



RELATÓRIO PRELIMINAR

CENIPA 02

008232

ELO QUE REALIZOU A INVESTIGAÇÃO (O MESMO DO CAMPO 7)

SIPAC - 4

COMANDO INVESTIGADOR

SERAC - 4

PARA USO DO CENIPA

MATRÍCULA DA AERONAVE

PT - AIO

DATA DO ACIDENTE

16.11.91

TIPO DO ACIDENTE

POUSO FORÇADO

1º DA FOLHA	FOLHAS E DOCUMENTOS ANEXADOS	01
2	DO ACIDENTE; DA AERONAVE; DOS TRIPULANTES	01
3	HISTÓRICO	01
4	DA INVESTIGAÇÃO; DOS DANOS	01
5	DANOS SOFRIDOS PELA AERONAVE	01
6	CROQUI	00
7	FOTOGRAFIAS	04
8	ANÁLISE	01
9	CONCLUSÃO	01
10	PROPOSTAS DE RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA	01
11	CUSTO DA INV. E OUTRAS INF. ADMIN.; AÇÕES CORRET/PREV. E INF. ADICIONAIS; CIAA	01
12	COMANDO INVESTIGADOR - PARECER E DETERMINAÇÕES	01
13	COMANDO INVESTIGADOR - RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	01
14	ENDOSSO PELA CCI - PARECER E DETERMINAÇÕES	01
15	ENDOSSO PELA CCI - RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	01
*	ANEXOS DECLARAÇÃO DO PILOTO, BOLETIM DE OCORRÊNCIA.	02
TOTAL		18

DISTRIBUIÇÃO PREVISTA

☒ SIM

ESTE RELATÓRIO ENCERRA A INVESTIGAÇÃO

☐ NÃO

ORIGINAL - À CCI

CÓPIAS - CENIPA E ARQUIVO LOCAL

ORIGINAL - CENIPA

CÓPIAS - UMA PARA CADA ÓRGÃO DA CCI E ARQUIVO LOCAL

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

RUBRICA DA INSP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA AER.
<i>[assinatura]</i>	16.11.91	PT - AIO

008233

1 DO ACIDENTE

LOCAL Rod. dos Bandeirantes, Km. 17	MUNICÍPIO PIRITUBA	UF SP	COMAR IV	FASE DA OPERAÇÃO CRUZEIRO
ELOSIPAER SIPAC4	HORA LOCAL/FUSO 12:20P	PERÍODO ☒ DIA ☐ NOITE	OUTRAS AER. ENVOLVIDAS ☐ SIM ☒ NÃO	MATRÍCULAS
LOCALIZAÇÃO DOS DESTROÇOS ☐ EM AERÓDROMO ☒ FORA DE AERÓDROMO		REGIST. OU HOMOLOGADO ☐ SIM ☒ NÃO COORDENADAS 232830S / 0464425W		
		PLANO DE VÔO ☐ IFR ☐ VFR ☐ VOCOM ☒ NENHUM		
		ROTA PROPOSTA DE : ATIRATA ☒ LOCAL PARA :		

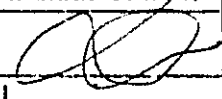
2 DA AERONAVE

FABRICANTE CESSNA AIRCRAFT CO.	MODELO C-170A	Nº DE SÉRIE (SE CIVIL) 19956	CERT. DE AERONAVEGABILIDADE ☒ VÁLIDO ☐ VENCIDO
TIPO ÚLTIMA INSPEÇÃO 100 HRS / IAM	DATA ÚLTIMA INSP. 01.11.91	OFICINA DE INSPEÇÃO CHYENNE - Manut. Aer. (Homol. 8608-03)	HS APÓS ÚLT. INSP. 09:25
OPERADOR / PAIS DE MATRÍCULA FREDERICO UDO SCHNEIDER e/ou outros		ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL) Rua Nhuguassú, 241 - Campo Belo São Paulo - SP	

2 DOS TRIPULANTES

FUNÇÃO PIL	NOME / QUALIFICAÇÃO THOMAS WILFRID SHAW - PP
ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL) Rua dos Cravos, 80 - Cidade Jardim - SP	IDADE 63
ESCOLA DE FORMAÇÃO CLUBE AERON. HORÁCIO LANE	ANO 1961
CERTIFICADO IFR OU CVI ☐ VÁLIDO ☐ VENCIDO ☒ N POSSUI	CÓDIGO DAC (SE CIVIL) 176955 PP-10030
CERTIF. CAPAC. FÍSICA OU CARTÃO DE SAÚDE ☒ VÁLIDO ☐ VENCIDO	HORAS DE VÔO TOTAL 1.500 NESTE MODELO TOTAL 400 ÚLTIMOS 30 DIAS 40 ÚLTIMAS 24 H 03:30
FUNÇÃO	NOME / QUALIFICAÇÃO
ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL)	IDADE
ESCOLA DE FORMAÇÃO	ANO
CERTIFICADO IFR OU CVI ☐ VÁLIDO ☐ VENCIDO ☐ N POSSUI	CÓDIGO DAC (SE CIVIL)
CERTIF. CAPAC. FÍSICA OU CARTÃO DE SAÚDE ☐ VÁLIDO ☐ VENCIDO	HORAS DE VÔO TOTAL NESTE MODELO TOTAL ÚLTIMOS 30 DIAS ÚLT. 24 H

3

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA AVI
	16.11.91	PT - AIO

HISTÓRICO

008234

Esta aeronave decolou de Atibaia-SP para um sobrevôo na região, tendo a bordo 03 pessoas.

O vôo transcorria normalmente até quando o piloto notou - forte trepidação no motor e funcionamento irregular.

Depois de efetuar os procedimentos de emergência sem obter sucesso, o piloto optou por um pouso no leito da rodovia dos Bandeirantes, que interliga São Paulo a Campinas.

O planejamento previu o pouso na pista São Paulo-interior, no fluxo de tráfego. Quando se aproximou notou duas carretas que transitavam próximas uma da outra, alternando o pouso para a outra pista, no contra fluxo do trânsito. Com isso a corrida no solo teria que passar sob um viaduto.

Durante a corrida no solo tocou com a ponta da asa direita no pilar que sustenta a ponte, originando uma rotação da aeronave para esse lado, vindo a colidir com o trem de pouso (ambos) e posteriormente a cauda, no "guard-rail" da estrada, após a ponte.

A aeronave sofreu avarias e seus ocupantes saíram ilesos.

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRICULA DA AV.
<i>[assinatura]</i>	16.11.91	PT -AIO

5 DA INVESTIGAÇÃO

ASSINALE TODOS OS ITENS COM S-SIM OU N-NÃO. CASO UM DOS ITENS SEJA ASSINALADO COM S, DEVERÁ HAVER O PRIMEIRO SO COMPLETO DE INVESTIGAÇÃO.

- ☒ ENVOLVEU AERONAVE MILITAR
- ☒ ENVOLVEU AERONAVE DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR
- ☒ ENVOLVEU AERONAVE ESTRANGEIRA
- ☒ PROVOCOU MORTE OU LESÃO GRAVE EM ALGUÉM
- ☒ PODERÁ TRAZER NOVOS ENSINAMENTOS À PREVENÇÃO

008235

6 DOS DANOS

À AERONAVE CASO HAJA OUTRA AERONAVE ENVOLVIDA, ESPECIFIQUE NO CAMPO 57.

- ☒ TOTAL ☒ GRAVE ☐ LEVE ☐ NENHUM ☐ DESCONHECIDO ☐ ANV DESAPARECIDA

46

PESSOAS (Qed).

TRIPULANTE

- ☒ FATAL ☒ GRAVE ☒ LEVE ☐ ILESO ☒ DESCONHECIDO

PASSEIRO

- ☒ FATAL ☒ GRAVE ☒ LEVE ☐ ILESO ☒ DESCONHECIDO

TERCEIRO

- ☒ FATAL ☒ GRAVE ☒ LEVE

47

MATERIAIS A TERCEIROS

HOVE? ☒ NÃO ☐ SIM

SOMENTE PARA AERONAVES MILITARES DO MAER (NSMA 3-8)

A OM RESPONSÁVEL PELO TERMO DE AVALIAÇÃO FOI DESIGNADA OPORTUNAMENTE? ☐ SIM ☐ NÃO

A VERBA PARA INDENTIZAÇÃO JÁ FOI REPASSADA PELA SEFA? ☐ SIM ☐ NÃO

DESCRIÇÃO DOS DANOS:

7 PROCEDIMENTOS LEGAIS

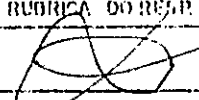
AVIAÇÃO MILITAR

- ☐ SINDICÂNCIA
- ☐ INQUÉRITO ADMINISTRATIVO
- ☐ INQUÉRITO POLICIAL MILITAR
- ☐ INVENTÁRIO (CENIPA 14)
- ☐ OUTROS _____

AVIAÇÃO CIVIL

- ☒ BOLETIM DE OCORRÊNCIA POLICIAL
- ☒ INQUÉRITO POLICIAL
- ☒ TERMO DE TRANSFERÊNCIA (CENIPA 13)
- ☒ INVENTÁRIO (CENIPA 14)
- ☒ OUTROS _____

48

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA AERONAVE
	16.11.91	PT - AIO

008236

6

DANOS SOFRIDOS PELA AERONAVE

SE REFERENTE A OUTRA AERONAVE - 49 MATRÍCULA

AVIÕES																	
COMPONENTE		IRRECUPERÁVEL				GRAVE				LEVE				NENHUM			
		Nº 1	Nº 2	Nº 3	Nº 4	Nº 1	Nº 2	Nº 3	Nº 4	Nº 1	Nº 2	Nº 3	Nº 4	Nº 1	Nº 2	Nº 3	Nº 4
HÉLICE	Nº 1																XX
	Nº 2																
	Nº 3																
	Nº 4																
MOTOR	Nº 1							XX									
	Nº 2																
	Nº 3																
	Nº 4																
FUSELAGEM								XX									
TREM DE POUSO								XX									
ESTABILIZADOR HOR.												XX					
PROPULSOR												XX					
ESTABILIZADOR VERT.																XX	

HELICÓPTEROS																	
COMPONENTE		IRRECUPERÁVEL				GRAVE				LEVE				NENHUM			
		Nº 1	Nº 2	Nº 3	Nº 4	Nº 1	Nº 2	Nº 3	Nº 4	Nº 1	Nº 2	Nº 3	Nº 4	Nº 1	Nº 2	Nº 3	Nº 4
MOTORES																	
MOTOR PRINCIPAL																	
TRANSMISSÃO																	
ESTRUTURA																	
CABINE PILOTO																	
CABINE PAX																	
CONE DA CAUDA																	
TREM DE POUSO																	

CUSTO DE RECUPERAÇÃO DA AERONAVE			
Informe os valores abaixo se disponíveis até a conclusão da investigação.			
Estas informações deverão constar da informação do custo do acidente conforme NSRA 3-6			
Total realizado em moeda nacional:		Total realizado em moeda estrangeira:	
		Total horas/hora:	

Observações adicionais:

Célula: 19956

Motor:

Continental C-145-2 nº 8760-DA-2

Hélice:

McCauley 1A170DM7653 nº 56807

005237

7

PUBLICA DO DESP	DATA DO ATO	MAIORIA DA ANV
	16.11.91	PT - AIO

10

FOTOGRAFIAS



LEGENDA:

Vista do local do pouso com a aeronave ao fundo, onde parou. À direita, o pilar de sustentação da ponte onde tocou a ponta da asa direita.



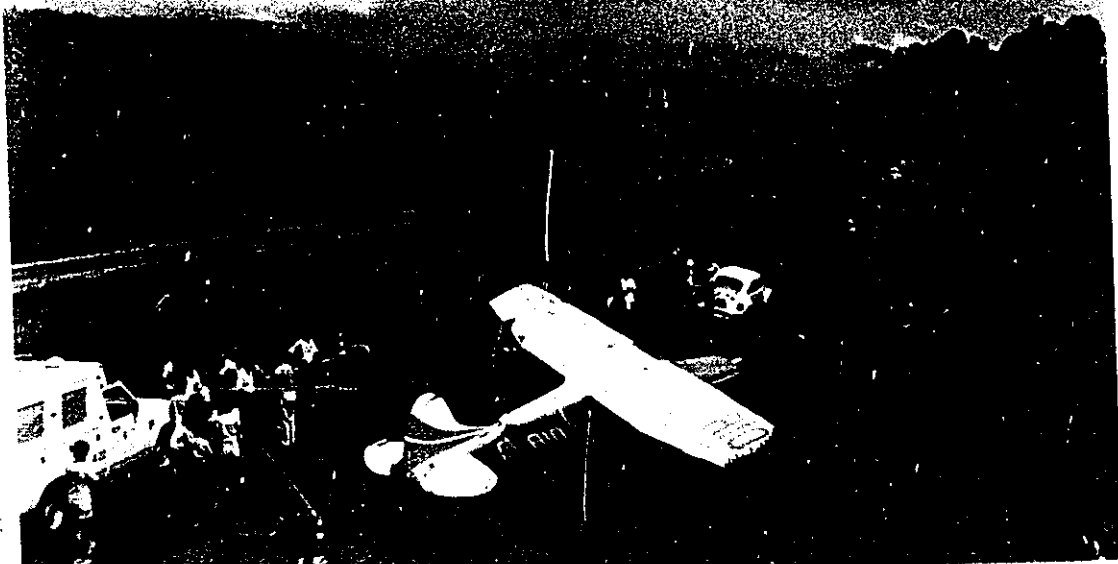
LEGENDA:

Vista frontal, notando-se a avaria causada na ponta da asa direita.

008238

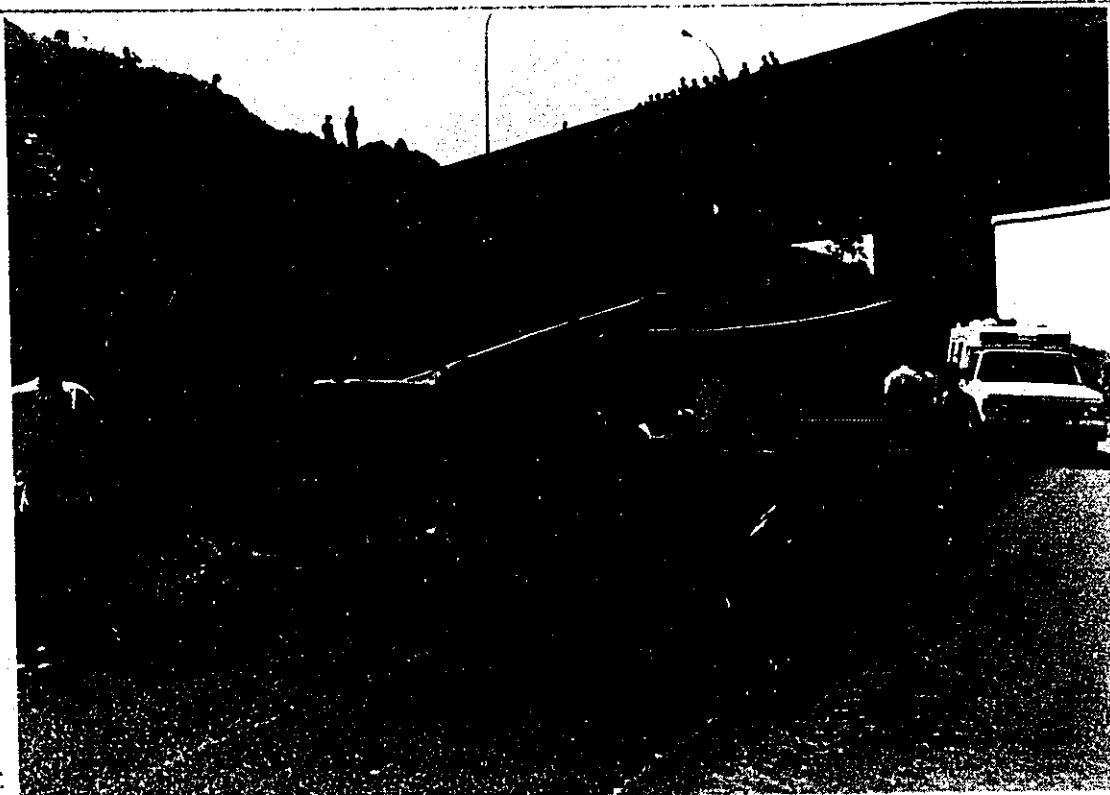


FOTOGRAFIAS



LEGENDA:

Vista da parte superior da aeronave, notando-se enrugamento na fuselagem, parte traseira (cone do cauda) e avaria no aileron esquerdo.



LEGENDA:

Vista da lateral esquerda após término da manobra de estacionamento da rodovia.

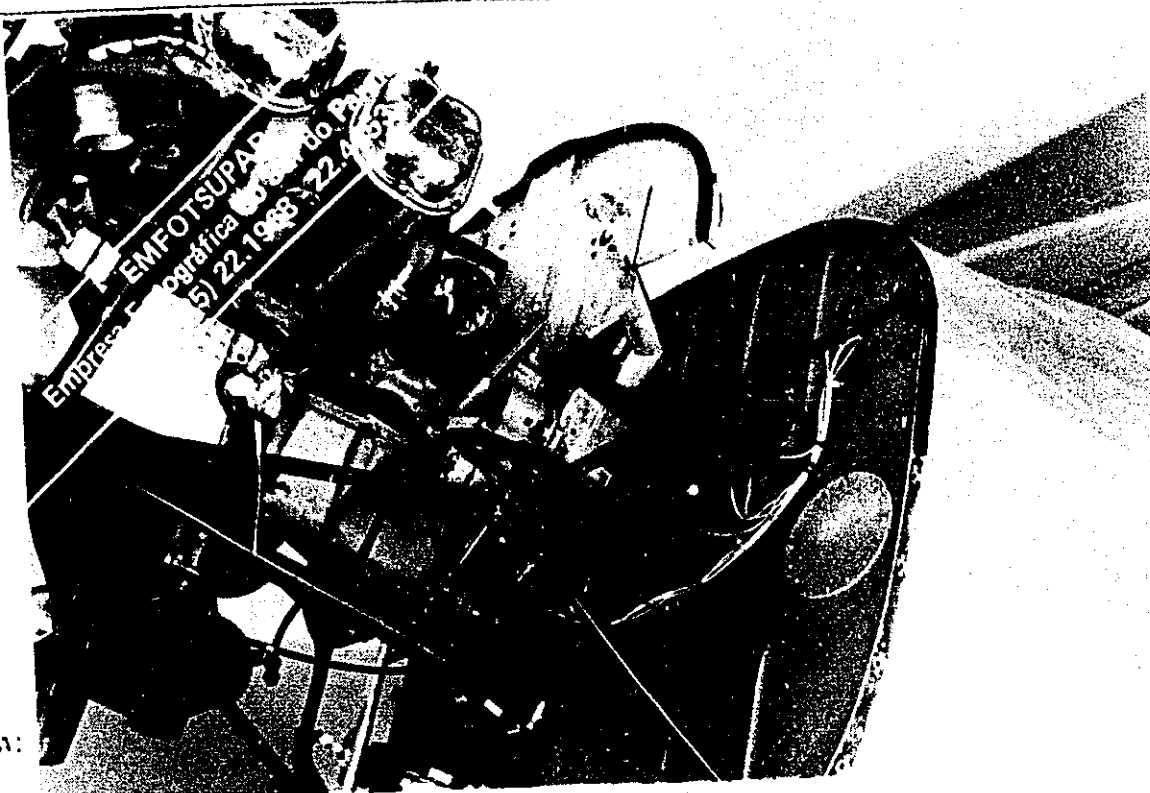
003239

7 B

RODADA DO RESP	DATA DO ATO	MATRICULA DA ANV
	16.11.91	PT - AIO

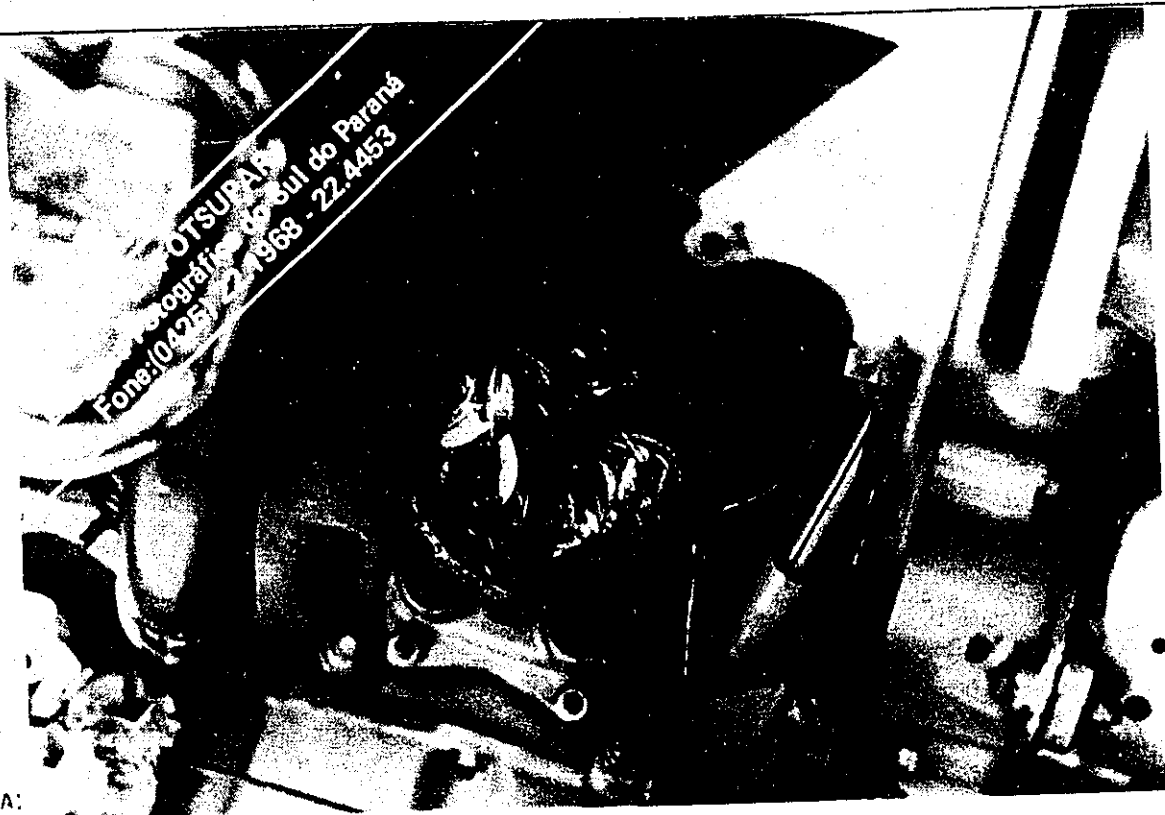
10

FOTOGRAFIAS



LEGENDA:

Vista do motor ainda instalado no berço, sem o último cilindro do lado esquerdo. Note-se que o pistão está furado e, encravada, a cabeça da válvula de admissão.



LEGENDA:

Detalhe da cabeça do pistão avariada, com a cabeça da válvula encravada.

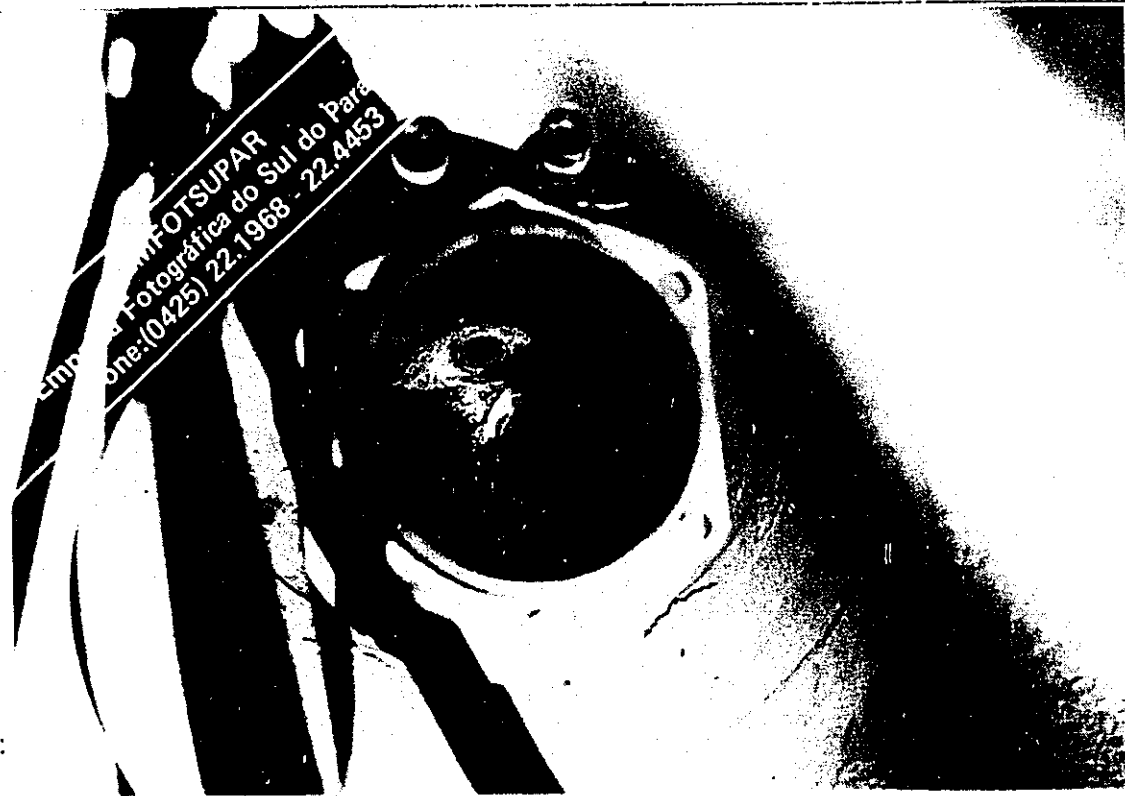
008240

7 C

ROUBICA DO PESP	DATA DO ACO	MATRICULA DA ANV
	16.11.91	PT - AIO

10

FOTOGRAFIAS



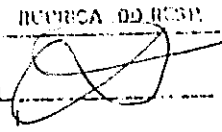
LEGENDA:

vide foto seguinte.



LEGENDA:

Vistas interna do cilindro afetado, notando-se na sede da válvula de admissão a ausência da mesma.

NÚMERO DO RESPE	DATA DO ACID	PAÍS/REGIÃO
	16.11.91	PT - AIO

008241

11 ANÁLISE

ESTABELEÇA A RELAÇÃO DE CAUSA E EFEITO, ABRAÇANDO OS FATORES HUMANO, MATERIAL E OPERACIONAL. PARA OS ACIDENTES QUE EXIJAM INVESTIGAÇÃO COMPLETA, A ANÁLISE DEVERÁ SER FEITA C/ RELAÇÃO DE CAUSA E EFEITO.

Analizando-se os dados disponíveis nesta investigação, verifica-se que:

A aeronave encontrava-se disponível para o voo, contando 09:25h após inspeção de 100hs.

Não houve influência do fator meteorológico para a ocorrência deste acidente.

O piloto estava com os certificados válidos e possuía experiência para a realização deste voo.

O funcionamento irregular, trepidação e parada do motor foi causado pelo seccionamento da cabeça de uma válvula de admissão de sua haste, de um dos cilindros que, solta na câmara de combustão, perfurou o pistão desse mesmo cilindro.

Não foram aprofundadas as pesquisas para se determinar efetivamente a origem do cisalhamento dessa válvula.

Em casos semelhantes, acontecidos anteriormente, a hipótese levantada e aceitável, é a de que esse rompimento é causado por superaquecimento, devido a operação contínua e prolongada com mistura corrigida pobre.

008242

12

CONCLUSÃO

CLASSIFIQUE OS FATORES CONTRIBUINTES DE ACORDO

COM A NSMA 3-1 E ASSINALE TODOS COM UMA DAS SEGUINTE LETRAS: S(sim), N(não), V(não pesquisado) e I(indeterminada)

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACQ.	RUBRICA DA APT.
	16.11.91	PT - AIC

FATOR HUMANO

☒ ASPECTO FISIOLÓGICO

☒ ASPECTO PSICOLÓGICO

FATOR MATERIAL

☒ DEFICIÊNCIA DE PROJETO

☒ DEFICIÊNCIA DE FABRICAÇÃO

☒ DEF. MANUSEIO DO MATERIAL

FATOR OPERACIONAL

☒ DEF. MANUTENÇÃO

☒ DEF. INSTRUÇÃO

☒ DEF. SUPERVISÃO

☒ POUCA EXP. VÔO/NA ANV

☒ DEF. COORD. CABINE

☒ COND. MET. ADVERSAS

☒ DEF. INFRA-ESTRUT.

☒ DEF. PESSOAL APOIO

☒ INF. MEIO AMBIENTE

☒ DEF. APLIC. CMDO

☒ ESQUELHIMENTO

☒ DEF. PLANEJAMENTO

☒ DEF. JULGAMENTO

☒ NEGLIGÊNCIA

☒ IMPRUDÊNCIA

☒ OMISSÃO

☒ INDISCIPLINA DE VÔO

☒ OUTROS ASPECTOS OP.

☐ INDETERMINAÇÃO

☐ OUTROS

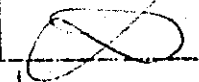
DESCRIVA TODOS OS FATORES NÃO ASSINALADOS COM A LETRA N:

DEFICIENTE MANUTENÇÃO: - Não foi pesquisado o suficiente para se concluir a participação deste fator e/ou descartar.

DEFICIENTE APLICAÇÃO DE COMANDO: - Pode ter havido contribuição pela operação da aeronave com mistura pobre há algum tempo.

13

PROPOSTAS DE RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID	INSCRIÇÃO DA MAT.
	16.11.91	PT - AIO

008243

OBSEVE AS ORIENTAÇÕES NO VERSO DESTA FOLHA ANTES DE ELABORÁ-LAS (REFERIR-SE À NSMA 3-9).

Ao Piloto:

Deve operar a aeronave dentro dos parâmetros recomendados
pelo fabricante.

14 CUSTO DA INVESTIGAÇÃO
E OUTRAS INFORMAÇÕES ADMINISTRATIVAS

DATA DO ACIO.	MATRÍCULA
16.11.91	PT - AIO

008244

CASO A INVESTIGAÇÃO SE ENCERRE NO RP, DISCRIMINE O SEU CUSTO. REFERIR-SE À NSMA 3-6.

Fotografias..... Cr\$ 6.000,00
Material de expediente..... Cr\$ 4.000,00
Total..... Cr\$ 10.000,00

56 15 AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS E INFORMAÇÕES ADICIONAIS
JUSTIFIQUE A INEXISTÊNCIA DEIAS AÇÕES

O operador/piloto acompanhou a investigação e está ciente da hipótese levantada, como causa do acidente.

57 16 CIAA REGISTRAR A CIAA DESIGNADA QUANDO O ACIDENTE ENQUADRAR-SE NO ITEM 5, PG 4, SENDO NECESSÁRIAS APENAS AS ASSINATURAS DO PRESIDENTE E DO OSV. CASO SE ENCERRE NO RI LISTE, COM AS ASSINATURAS, O CHEFE DA DIPAA OU SIPAA, OSV E O(S) RESPONSÁVEL(EIS) PELO(S) FATOR(ES) PESQUISADO(S).

FUNÇÃO	NOME, POSTO/TÍTULO, UNIDADE/EMPRESA	ASSINATURA	DATA
PRESIDENTE	JOÃO PAULO DA SILVA DANIEL Maj Av		
OSV	GUMERCINDO JOSÉ MARQUES Cap Av		
RESPONSÁVEL PELO ASPECTO FISIOLÓGICO - FH			
RESPONSÁVEL PELO ASPECTO PSICOLÓGICO - FH			
RESPONSÁVEL PELO FATOR MATERIAL			
RESPONSÁVEL PELO FATOR OPERACIONAL	ANTONIO CARLOS NARDIN FRANÇA Maj Av		
OUTROS MEMBROS	ROBERTO PETERKA - SO BAD (ASV)		

(17)

17

008245

4) SE NÃO CONCORDAR COM A CONCLUSÃO DA INVESTIGAÇÃO, DEVERÁ EXPLICAR O PORQUÊ E ENTÃO O SEU PARECER

b) DEBERÁ DETERMINAR AÇÕES DE CARÁTER ADMINISTRATIVO E/OU OPERACIONAL, EM FUNÇÃO DOS ASPECTOS VERIFICADOS ATRAVÉS DA INVESTIGAÇÃO, SEMPRE QUE JULGAR NECESSÁRIO.

Concordo com as conclusões atingidas pela investigação.

X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X

X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X

X-X-X-X-X-X-X-X-X-

COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR
JOSÉ LOPES DOS SANTOS-Ten Cel Av
Chefe do SERAC-4

DATA 14 01 92

13

COMANDO INVESTIGADOR

DATA DO ACIO	Matrícula em Ativ
16.11.91	PT - AIO

18

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

008246

O COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR:

a) SE NÃO CONCORDAR COM RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA EMITIDA OU PROPOSTA, DEVERÁ EMITIR OU PROPOR NOVAS RECOMENDAÇÕES;

b) DEVERÁ EMITIR OU PROPOR RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA ADICIONAIS SEMPRE QUE JULGAR NECESSÁRIO.

Concordo com a recomendação de segurança proposta.

X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X

X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X

X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X

61

COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR

JOSÉ LOPES DOS SANTOS-Ten Cel Av

Chefe do SERAC-4

DATA 14/01/92

62



SECRETARIA DA SEGURANÇA PÚBLICA

REPARTIÇÃO TRIGÉSIMO TERCEIRO DISTRITO POLICIAL
MANGALOT

GR 15 BOLETIM DE OCORRÊNCIA 4041/91 VIA

Natureza da ocorrência: **AC. AEREO/POUSO FORÇADO** Data: **16.11.91**
Local: **Rod. dos Bandeirantes, alt. KM 17(sentido Interior Capital)** Circ.: **33ª D.P.**
Hora da comunicação: **15:00** Hora do fato: **12:20**

INDICIADO: **PILOTO: THOMAS WILFRID SHAN**
Doc. Ident. n.º: **breve 10030 exame médico válido até 19.01.92 - DIA 17.965-5** Veio ao Plantão: **não**

Pai: _____
Mãe: _____
Cor: _____ Idade: _____ Est. Civil: _____ Prof.: **008247**
Nac.: _____ Nat.: _____
Residência: **R. dos Cravos, nº 80 Cidade Jardim**
(Rua, número, cidade, bairro, fone, meio de condução)

Local de trabalho: _____
(Rua, número, firma, cidade, bairro, fone, meio de condução)

VÍTIMA:
Doc. Ident. n.º _____ Veio ao Plantão: _____
(Especie e repartição expedidora)

Pai: _____
Mãe: _____
Cor: _____ Idade: _____ Est. Civil: _____ Prof.: _____
Nac.: _____ Nat.: _____
Residência: _____
(Rua, número, cidade, bairro, fone, meio de condução)

Local de trabalho: _____
(Rua, número, firma, cidade, bairro, fone, meio de condução)

Foi internada? _____ Onde? _____

TESTEMUNHAS:
(nome, res., bairro, fone, meio de condução, doc. identidade, local de trabalho - bairro, condução e fone)

- 1) - **RUBENS FRANCISCO SCHMID res. R. Ramalho Costa Pinto, 47**
- 2) - **União da Vitória-Paraná**
- 3) - **GEOVANI STACHERA RG 2.318148/SSP-SC R. Quintino Bocaiuva, 96**
- 4) - **Porto União/Santa Catarina**
- 5) - **Coma Marcelino Meryal RG 13.828.964-5 R. Martinho do Amaral**
- 6) - **nº 44 Vila Mangalot**

SOLUÇÃO: **B.O. p/ registro**
(B.O. inquérito, proc. sumário, sindicância, relatório, culpa)

EXAMES REQUISITADOS: **nihil**
(C.P.T., I.M.L., out. exames - por extenso)

Elaborado por **S. Paulo** 16 de novembro de 19 91

Sergio Augusto de Magalhães Melo
Escrivão

DR. JOÃO BATISTA GUEDES DE SA
Delegado

IMPRESSA OFICIAL DO ESTADO S.A. IN/ESP - Modelo Oficial 78

OBSERVAÇÃO:

- a) Em caso de mais de um indiciado ou vítima, usar o verso, obedecendo a mesma sequência de dados desta face.
- b) No caso de mais de 5 testemunhas proceder da mesma forma.

AVIÃO: P T - AIO, CENSA-170, Certificado de Matrícula 3053
PROPRIETÁRIOS: Silvano Antonio Roxo, Anna M.L. Shan e Fre-
derico U. Schneider, res. R. Nhuguassú, nº 241 Campo Belo-
São Paulo

HISTÓRICO

008248

Segundo informação do comandante da
aeronave supra descrita, houve pane no motor da mesma, sen-
do forçada a descer no local dos fatos.

No interior da aeronave, além do
comandante, encontravam-se as 1ª e 2ª testemunhas retro.

Através do contato telefônico com o
sgto. Marco Antonio, pelo nº 240.2333, pelo mesmo foi infor-
mado que a aeronave havia sido liberada pelo sub-oficial
PETERCA do CBRAC 4.

A Autoridade Policial compareceu ao
local onde o piloto exibiu o brêve nº 10.030 e o exame mé-
dico nº 17.965-5 válido até 19.01.92.

Foi expedido mag nº 5003/91 ao

CEPOL.

Não houve vítima de lesão corporal.

008249

verifiquei que continuando desta forma, pousaria em cima ou logo atrás da segunda carrreta, e que fatalmente resultaria numa colisão com ela, uma vez que a minha velocidade era superior à dos caminhões. Imediatamente tomei a decisão de mudar de pista, passando para a Interior → São Paulo e pousar contra o fluxo do trânsito, mesmo sabendo do perigo, uma vez que quem viesse trafegando naquele momento para S. Paulo poderia se deparar com um avião pousando por baixo da ponte, e haver um encontro "frente à frente". Por sorte não vinha nenhum veículo passando por ali no momento em que procurei alinhar o avião com o outro vão da ponte, depois de uma manobra um tanto brusca na passagem de uma pista para a outra. Ao entrar por baixo da ponte, já no solo, com o manche todo cabrado, frisquei com a asa direita numa das paredes de sustentação da ponte, tão leve que não senti impacto algum, mas somente a guinada da aeronave para a direita. Comandei instantaneamente leme e freio contrários, mas o "Cavalo de pau" continuou, batendo em primeiro lugar o trem de pouso direito no guard-rail, e com a continuação do giro rápido, bateu a perna do outro trem no guard-rail também, e em seguida a cauda bateu fortemente também no guard-rail, causando dobramento da fuselagem a cerca de 1,60m da borda de fuga da asa. O roda direita foi arrancada da mola do trem de pouso, quebrando os 4 parafusos. Nesta posição o avião parou. Fei fechado o seletor de gasolina, e tanto eu, que estava em comando, como os meus dois passageiros, desceram da aeronave, ileso, sem qualquer contusão ou arranhão.

São Paulo 19 de Novembro de 1991
Thomas Wilfred Shaw

008250

Eu, Thomas Wilfrid Staur, brasileiro, portador da licença de Piloto Privado nº 10.030, código DAC 17965-5 declaro que no dia 17 de Novembro de 1991, no comando da aeronave PT-A10, tendo decolado de Atibaia, S.P (SDTB) para um voo local, ao me aproximar do Pico do Jaraguá, sem qualquer problema até este momento, observei repentinamente o aparecimento de uma vibração no motor da aeronave (Cessna-170-A, motor continental C-145), vibração esta que em questão de 15 a 30 segundos aumentou a ponto de ser impossível fazer a leitura dos instrumentos do painel. Observei no entanto que no ato de presenciar o início da vibração, a pressão de óleo estava normal (45 psi) bem como a temperatura ($\pm 85^{\circ}\text{C}$)

A potência do motor foi imediatamente reduzida, e durante esta redução, observei ruídos no motor como se algo quebrando/rompendo estava ocorrendo.

Dado a minha posição no momento, circulei uma ou duas vezes para perder altitude e pousar na via dos Bandeirantes, antes de uma ponte que se encontrava a minha frente. Prefiro esta direção de pouso por ser em subida. Não havia potência para ultrapassar a Ponte, razão pela qual optei em pousar na pista S. Paulo $\rightarrow$ Interior, antes da ponte, contudo era fatal que a minha corrida no solo passaria por baixo da ponte. Assim procedi, nesta altura com o motor parado, avião todo flapeado, e com uma leve glissada para atingir a pista em local mais adequado. Logo antes da ponte trafegavam na direção S. Paulo $\rightarrow$ Interior, duas carretas pesadas uma atrás da outra, e quando atingi certa



63/91
SECRETARIA DA SEGURANÇA PÚBLICA

.....POLÍCIA CIVIL DE SÃO PAULO

Trigésimo Terceiro Distrito Policial - Mangalot.....

Rua. Joaquim de Oliveira Freitas. 1170 - Mangalot.....

Ofício nº 2847/91 São Paulo, 20 de Novembro de 1991.
Edson

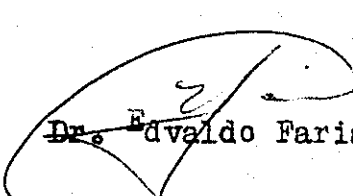
Senhor Diretor:

008251

Encaminho a Vossa Senhoria, a cópia do boletim de ocorrência nº 4041/91, versando sobre "Aereo Pouso Forçado", piloto Thomas Wilfrid Shan, residente à rua dos/ Cravos, nº 80 Cidade Jardim - São Paulo - Capital.

Ao ensejo, renovo os protestos de elevada e estima consideração.

O Delegado de Policia Assistente


Dr. Evaldo Faria.

Ao Senhor Diretor:
Do Departamento de Aviação Civil.

Nesta: